CHAMPION DE FRANCE... CHAMPION D'EUROPE... CHAMPION DU MONDE...

la mouette 1, RUE DE LA PETITE FIN 21121 FONTAINE LES DIJON TEL/80 56 66 47 TELEX/ 350 053

S.A.R.L. au capital de 140 000 F.

PROFIL

MANUEL D'ENTRETIEN

SIRET : 319 076 253 00016
CODE APE : 6447

BANQUE 1 B.P.C.O. TRÉMOUILLE
001 21 04244 4

BANQUE 2 C.C.F. DIJON
320 213 8020

1. Nos marchandises sont vendues prises et agréées à DIJON et voyagent toujours aux risques et périls du destinataire, même au cas où elles sont expédiées franco.

2. Nos délais sont donnés à titre indicatif et nous n'acceptons aucune pénalité pour retard de livraison quelles que soient les causes, importance et conséquence de ce retard.

3. Les engagements pris par nos représentants ne sont valables qu'après ratification de notre part.

4. En cas de contestation, le Tribunal de DIJON est seul compétent.

5. Toute remise de commande implique l'acceptation par l'acheteur de toutes les conditions qui précèdent. Celles-ci ne sau raient être modifiées par des stipulations contraires pouvant figurer sur les bons de commande des clients.

De convention expresse, nous nous réservons la propriété des marchandises fournies jusqu'au dernier jour de leur parfait paiement, conformément aux termes de la loi n° 80-335 du 12 mai 1980.

Der Verkäufer behält sich das Eigentum am Gegenstand der Lieferung bis zur Erfüllung aller seiner Forderungen aus der Geschäftsverbindung mit dem Käufer vor.
Die Forderungen des Bestellers mit allen Nebenrechten aus dem Weiterverkauf der Vorbehaltsware werden bereits jetzt an den Lieferer abgetreten.

II PROCEDURE DE MONTAGE

A) MONTAGE NORMAL A PLAT

1) Ouvrir la housse, retirer les protections.

2) Ouvrir le trapèze, enclencher la broche à billes de la barre de contrôle.

3) Retourner l'aile à plat sur le trapèze.

4) Ecarter les bords d'attaque.

5) Attacher le mât au câble longitudinal supérieur avec le petit mousqueton.

6) Enfiler les lattes cintrées dans leurs fourreaux respectifs, les longueurs décroissant depuis le centre.

7) Enfiler la dernière latte coudée dans son logement. La tension de cet élastique est double.

8) Etarquer la transversale à l'arrière de la quille, bloquer avec une broche à billes.

9) Passer au nez de l'appareil, le soulever d'une main, ramasser le câble longitudinal inférieur de l'autre. Monter l'aile en équilibre sur le trapèze, étarquer le nez, verrouiller avec une broche à billes.

10) Positionner le capot de nez : le velcro inférieur doit passer entre la quille et l'étrier de nez.

11) Poser l'aile sur le nez et enfiler les lattes d'intrados, côté ficelle en arrière. Les lattes doivent s'enfoncer complètement dans les fourreaux. Seules les ficelles doivent sortir.

12) Dégrafer les baguettes de calage de vrillage de leur velcro et enfiler les dans leur logement.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Le PROFIL est une aile de hautes performances avec une grande facilité de pilotage.

L'aérodynamique du PROFIL est définie par des lattes en aluminium rigide. La stabilité longitudinale (tangage) est assurée par des câbles partant du sommet du mât et fixés sur le bord de fuite. Ceux-ci maintiennent le profil dans la partie centrale de l'aile.

	PROFIL 13	PROFIL 15	PROFIL 16	PROFIL 17 MOTEUR	PROFIL 19 MOTEUR
Allongement	6,65	6,66	6,76	6,48	5,80
Surface en m^2	13	15	16,30	17	19
Envergure en m^2	9,3	10	10,50	10,50	10,50
Angle de nez	120°	120°	120°	120°	120°
Poids	22	27	28	31	43
Poids transportable	- 55 kg	50 - 80	70 - 95	100 - 160	120 - 300
Facteur de charge mini	+ 6 - 4	+ 6 - 4	+ 6 - 4	+ 6 - 4	+ 6 - 4
Longueur plié en m	3,8	4,10	4,20	4,20	4,60

B) MONTAGE SUR LE TRAPEZE

EN CAS DE TERRAIN SALE OU RUGUEUX

1) Ouvrir la housse, retirer les protections.

2) Ouvrir le trapèze, enclencher la broche à billes de la barre de contrôle.

3) Lever le trapèze perpendiculaire à la quille et enclencher l'étarqueur de nez dans l'étrier. Ne pas le verrouiller avec la broche à billes au risque d'avoir du mal à tendre l'étarqueur de transversale dans la phase 10.

4) Poser l'aile sur le trapèze.

5) Ecarter les bords d'attaque

6) Attacher le mât au câble longitudinal supérieur avec le petit mousqueton.

7) Enfiler les lattes cintrées dans leurs fourreaux respectifs, les longueurs décroissant depuis le centre.

8) Tendre le nerf de fuite sur la dernière latte cintrée.

9) Enfiler la dernière latte coudée prenant appui sur le petit crochet du bord d'attaque.

10) Etarquer la transversale à l'arrière de la quille, bloquer avec une broche à billes.

11) Passer au nez de l'appareil, verrouiller le nez.

12) Reprendre § A au n° 10.

III VISITE PRE - VOL

1) Vérifier les sécurités des trois broches à bille :
   a) trapèze
   b) transversale
   c) nez

2) Vérifier que les baguettes de calage sont bien encastrées.

3) Vérifier que tous les élastiques de lattes sont positionnés.

4) Vérifier que les cosses coeur sont bien en place, spécialement celles des câbles latéraux inférieurs.

5) Vérifier que les câbles anti-piqués ne sont pas passés sous une latte.

6) Vérifier que les nicopress des anti-piqués ne sont pas coincés dans les oeillets.

7) Vérifier l'état des sangles d'accrochage.

8) Se pendre sous l'aile pour vérifier la hauteur des sangles d'accrochage. Faire alors fonctionner l'overdrive une ou deux fois si l'aile en est équipée, vérifier que la sangle d'attache n'en géne pas le fonctionnement.

IV DEMONTAGE

Le démontage suit la séquence inverse du montage.
Il faut toutefois se méfier de quelques petits détails.

- Ne pas oter ni la latte de nez, ni les deux lattes d'extrados placées à 20 cm à droite et à gauche de la quille, ni les deux lattes centrales d'intrados. Elles ne doivent être retirées qu'en cas d'expédition dans un container trop serré ou pour une vérification après accident.

- Lors du repliage des bords d'attaque il ne faut jamais forcer. Il faut prêter particulièrement attention à ce que l'étarqueur de transversale ne s'accroche pas dans la toile ou dans la dérive ou que les poulies d'overdrive ne s'accrochent pas dans la double surface. (Pour les ailes qui en sont équipées).

- Plier le mât avant de rouler la voile.

- Au pliage de la voile, les renforts d'extrémité de voile et de câbles anti-piqués sont en mylar, il faut donc absolument éviter de les plier.

- Le roulage de la voile doit être fait avec précaution et le moins de plis possible.

V MONTAGE SI L'AILE EST PLIEE EN 4,10 m

1) Ouvrir la housse.

2) Retirer les velcros de pliage.

3) Etendre la partie arrière de la voile.

4) Choisir le tube marqué D et enfiler le côté sans bouchon dans la voile droite (les côtés droit et gauche sont définis par le pilote en position de vol).

5) Enfiler la partie arrière dans la partie avant jusqu'à ce que le clips butte. Appuyer sur le clips à travers la voile. Continuer d'enfiler le tube jusqu'à ce qu'il arrive en butée.

6) Enfiler la baguette de calage dans son encoche.

7) Faire tourner le tube jusqu'à ce qu'il se cale dans sa position grâce au clips.

8) Encastrer la baguette de calage.

9) Prendre appui avec le pied sur la baguette de calage et tirer la voile par la sangle d'extrémité pour la passer par dessus l'embout.

10) Même opération pour le côté gauche marqué G.

11) Suivre les instructions du montage normal § 1 ou § 2.

VI REGLAGE

1) Tension de transversale - overdrive

Effets principaux

- Tendre la transversale diminue la maniabilité et augmente les performances.

Effets secondaires

- Tendre la transversale tend aussi les câbles latéraux qui finissent par agir comme une butée. Il est possible de les rallonger ou de les raccourcir en rajoutant ou otant des manilles ou maillons rapides sur le câble transversal supérieur.

- Tendre la transversale au niveau de l'étarqueur arrière tend aussi les câbles longitudinaux. Il convient donc d'ajuster les câbles longitudinaux inférieurs, soit sous le nez soit sous l'étrier arrière de la quille.

- Tendre la transversale retend les anti-piqués.

2) Tension de bord d'attaque

- Tendre les bords d'attaque augmente les performances et diminue la maniabilité

- Il est possible de les tendre en rajoutant des bagues aux extrémités, entre le tube et la cale conique.

- Une tension dissymétrique des bords d'attaque peut engendrer ou corriger une tendance de l'aile à tourner d'un côté.

3) Rotation des extrémités de bord d'attaque

- Il est possible de vriller les extrémités de bord d'attaque en positive ou négative en faisant pivoter la pièce plastique d'extrémité grâce au clips arrière

- Ce réglage ne doit servir qu'à corriger une dissymétrie de l'aile.

si l'aile tire à droite : soit diminuer le vrillage à droite en tournant la pièce d'extrémité dans le sens inverse des aiguilles d'une montre lorsque l'on regarde de l'extrémité vers le nez,

soit augmenter le vrillage à gauche en tournant la pièce d'extrémité dans le sens des aiguilles d'une montre lorsque l'on regarde de l'extrémité vers le nez.

4) Tension des lattes

Le PROFIL est livré d'origine avec des élastiques pour tendre les lattes. Il est par conséquent difficile de modifier la tension. Cependant vous pouvez remplacer ou doubler les élastiques par une cordelette.

VII MAINTENANCE

A) Réparation

Lors d'un crash ou d'un atterrissage violent une vérification compléte de la structure doit être faite. Tous les tubes doivent être inspectés.

Il ne faut jamais détordre un tube s'il est tordu il a perdu de ses qualités mécaniques. Dans ce cas il est nécessaire de le remplacer par un tube d'origine. Les tubes de votre PROFIL sont fabriqués suivant des normes aéronautiques (AIR 9050 C). Longueur, diamètre, épaisseur et alliage sont définis pour votre sécurité et la longévité de votre aile

B) Transport

- Ne pas faire travailler en porte à faux, faire un support supplémentaire à la voiture si le toit est trop court.

- Garnir les galeries de la voiture de matière tendre (mousse, plastique)

- Bien fixer l'aile de façon à ce qu'elle ne puisse pas bouger de son support.

C) Stockage

- Si l'aile est pliée mouillée (pluie ou amérrissage) la faire sécher le plus rapidement possible (avant 15 jours).

- Ne pas stocker l'aile dans un local contenant des gaz chimiques.

- Ne pas stocker l'aile en bordure de mer.

D) Nettoyage

- En cas d'atterrissage en eau de mer, nettoyer l'aile en eau douce en la démontant complétement (vérifier toutes les pièces un mois après).

- Le nettoyage de tubes se fait à l'eau douce et au savon de Marseille (pas de produits chimiques).

E) Révision

- Tous les deux mois, vérifier l'état d'oxydation des pièces d'accastillage et des tubes.

- Tous les six mois démonter l'aile complétement et inspecter les pièces une à une particulièrement aux endroits sujets aux électrolyses (points de jonction des deux matériaux, câble nicopress, câble tube, etc...)

- Avant chaque vol, vérifier l'état de votre sangle ou corde d'attache ainsi que votre harnais.

Plus les lattes sont tendues :

- moins l'aile est maniable
- plus belle est la voile en extrados
- meilleures sont les performances
- les réactions en turbulence sont plus sèches.

Une tension dissymétrique des lattes peut entraîner un virage à droite ou à gauche.

5) Réglage du centrage

La position de la sangle d'accrochage est réglable avec un système VELCRO. Plus l'accrochage est en avant plus l'aile est rapide. Plus l'accrochage est en arrière plus l'aile est lente.

Un ancrage au mât est prévu pour l'utilisation en remorqué ou tracté. L'utilisatic de ce point d'ancrage diminue l'effort en tangage.

Un mauvais centrage diminue la maniabilité.

RESUME

Pour améliorer la maniabilité vous pouvez :

- détendre la transversale,
- détendre les bords d'attaque,
- détendre les lattes,
- vous accrocher au mât (cette position n'est pas appréciée de tous les pilotes, elle rend l'aile plus nerveuse en conditions turbulantes).
- ajuster le point d'ancrage à votre poids.

Pour améliorer les performances vous pouvez :

- tendre la transversale,
- tendre les bords d'attaque,
- tendre les lattes.